

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.

Arbre du démarreur: de temps à autre lubrifier avec des gouttes d'huile ESSOLUBE 30 MS (ou Aquaglide Esso; Esso 2-T Motor Oil; Shell Golden Motor Oil; Shell X-100 2-T; Total 2-T) et tourner à la main l'engrenage à roue libre « P » (fig. 14).

Pour faire cela ôter le couvercle AV. « E » (fig. 13) de la boîte des dispositifs d'allumage et couronne de démarrage, dévissant les vis sans les ôter.

Leviers des commandes et articulations: de temps en temps nettoyer et graisser les leviers (y compris ceux du carburateur), les embouts des transmissions, les pivots de la tuyère et du godet AR. (Employer graisse FIAT Zeta 2 ou similaire).

Pistons et culasses: toutes les 200 heures de fonctionnement (ou plus fréquemment, selon les carburants employés qui, dans quelques cas peuvent porter à la formation de durs dépôts carbonés) si on remarque des réductions des performances, décaler les têtes des pistons, les culasses et les lumières des cylindres en faisant bien attention à ce que des résidus de carbone ne restent pas dans les cylindres (fig. 1 et 23). Pour effectuer l'opération, débrancher les câbles H. T. des bougies et ôter le raccord entre moteur et silencieux (I-L fig. 18). Retirer la culasse après avoir démonté les boulons avec clé à tube de 13 mm. Examiner et nettoyer les bougies ou

si nécessaire les remplacer (clé à tube de 17÷21 mm. fig. 16). Au remontage de la culasse remplacer le joint préexistant par un autre neuf; serrer les boulons alternativement (en croix) et progressivement.

NOTICE: Pour un montage correct de la culasse s'adresser à une Station-Service.

REMISAGE DE LONGUE DUREE OU HIVERNAGE

Principales mesures à prendre avant de l'immagasinage, indispensables pour une bonne conservation de l'Hydrojet:

- 1) Nettoyage et graissage.
- 2) Remplacement rondelle de zinc.
- 3) Vernissage avec peinture antivégétative.

Nettoyage et graissage.

— Exécuter le nettoyage extérieur de l'Hydrojet à l'eau douce.

— Effectuer les opérations de graissage indiquées dans le chapitre précédent, en introduisant de l'huile à pression dans les puits. Si le groupe hydropropulseur a marché dans l'eau salée agir comme il suit:

— Appliquer dans l'entrée du circuit de refroidissement un tuyau pour l'eau (voir fig. 23). Démarrer le moteur en le faisant tourner à bas régimes: après

quelques secondes ouvrir un petit peu le robinet de l'eau, la pression ne doit pas dépasser 1,5 Kg/cm² et faire marcher le moteur pour quelques minutes jusqu'à faire sortir l'eau de l'échappement (4, fig. 23).

— Introduire de l'huile protectrice anticorrosive ES-SO - RUST - BAN 337 ou similaires, spécifiques pour le remisage de moteurs marins à 2 temps, par le carburateur le moteur étant en marche. Par la suite, arrêter le moteur, démonter les bougies et ajouter de l'huile par ces trous en faisant tourner le moteur.

— Contrôler les cosses de l'installation électrique. les lubrifier avec de la graisse Bosch FT 1 V 26, ou avec de la vaseline pure, et débrancher la batterie: pour la bonne conservation de la batterie la recharger périodiquement.

— Nettoyer la cuvette du décanteur sur la pompe les filtres sur la pompe et sur le carburateur.

— Vérifier que les lamelles d'admission soient en parfait état.

— Vidanger le carburateur, le KS 200 a 2 carburateurs et 2 gicleurs (démonter le gicleur du maxi « Q » fig 25).

— Ôter le bouchon (« K » fig. 13) de la coiffe.

— Laisser le logement moteur bien aéré.

— Laver à l'eau douce le propulseur.

Notice - On peut accéder aisément à l'arbre porte-hélice, à la grille et à l'hélice par le puits d'inspection (fig. 19) dévissant le bouton V et ôtant le couvercle Z.

Remplacement rondelles en zinc

L'Hydrojet est pourvu de 4 rondelles en zinc (voir T. IV fig. 70) qui le protègent de la corrosion électrolytique.

Donc dans les opérations de remplacement il est indispensable, dans le but de réaliser un bon contact électrique, nettoyer avec de la toile d'émeri les surfaces intéressées du contact des rondelles en question.

AVERTISSEMENT

Les rondelles en zinc ne doivent pas être absolument vernies ni protégées avec d'autres substances.

NOTA: On recommande d'employer dans les remplacements susdits, seulement des rondelles Piaggio d'origine, fournies comme rechanges par la Société, car elles sont réalisées avec un type d'alliage qui est particulièrement propre à assurer une efficace protection.

Vernissage avec peinture antivégétative.

Pour éviter les inconvénients dus aux incrustations de larves, microorganismes marins et végétation ma-

Arbre du démarreur: de temps à autre lubrifier avec des gouttes d'huile ESSOLUBE 30 MS (ou Aquaglide Esso; Esso 2-T Motor Oil; Shell Golden Motor Oil; Shell X-100 2-T; Total 2-T) et tourner à la main l'engrenage à roue libre « P » (fig. 14).

Pour faire cela ôter le couvercle AV. « E » (fig. 13) de la boîte des dispositifs d'allumage et couronne de démarrage, dévissant les vis sans les ôter.

Leviers des commandes et articulations: de temps en temps nettoyer et graisser les leviers (y compris ceux du carburateur), les embouts des transmissions, les pivots de la tuyère et du godet AR. (Employer graisse FIAT Zeta 2 ou similaire).

Pistons et culasses: toutes les 200 heures de fonctionnement (ou plus fréquemment, selon les carburants employés qui, dans quelques cas peuvent porter à la formation de durs dépôts carbonés) si on remarque des réductions des performances, décalaminer les têtes des pistons, les culasses et les lumières des cylindres en faisant bien attention à ce que des résidus de carbone ne restent pas dans les cylindres (fig. 1 et 23). Pour effectuer l'opération, débrancher les câbles H. T. des bougies et ôter le raccord entre moteur et silencieux (I-L fig. 18). Retirer la culasse après avoir démonté les boulons avec clé à tube de 13 mm. Examiner et nettoyer les bougies ou

si nécessaire les remplacer (clé à tube de 17÷21 mm. fig. 16). Au remontage de la culasse remplacer le joint préexistant par un autre neuf; serrer les boulons alternativement (en croix) et progressivement.

NOTICE: Pour un montage correct de la culasse s'adresser à une Station-Service.

REMISAGE DE LONGUE DUREE OU HIVERNAGE

Principales mesures à prendre avant de l'immagasinage, indispensables pour une bonne conservation de l'Hydrojet:

- 1) Nettoyage et graissage.
- 2) Remplacement rondelle de zinc.
- 3) Vernissage avec peinture antivégétative.

Nettoyage et graissage.

— Exécuter le nettoyage extérieur de l'Hydrojet à l'eau douce.

— Effectuer les opérations de graissage indiquées dans le chapitre précédent, en introduisant de l'huile à pression dans les puits. Si le groupe hydropropulseur a marché dans l'eau salée agir comme il suit:

— Appliquer dans l'entrée du circuit de refroidissement un tuyau pour l'eau (voir fig. 23). Démarrer le moteur en le faisant tourner à bas régimes: après

quelques secondes ouvrir un petit peu le robinet de l'eau, la pression ne doit pas dépasser 1,5 Kg/cm² et faire marcher le moteur pour quelques minutes jusqu'à faire sortir l'eau de l'échappement (4, fig. 23).

— Introduire de l'huile protectrice anticorrosive ES-SO - RUST - BAN 337 ou similaires, spécifiques pour le remisage de moteurs marins à 2 temps, par le carburateur le moteur étant en marche. Par la suite, arrêter le moteur, démonter les bougies et ajouter de l'huile par ces trous en faisant tourner le moteur.

— Contrôler les cosses de l'installation électrique. les lubrifier avec de la graisse Bosch FT 1 V 26, ou avec de la vaseline pure, et débrancher la batterie: pour la bonne conservation de la batterie la recharger périodiquement.

— Nettoyer la cuvette du décanteur sur la pompe les filtres sur la pompe et sur le carburateur.

— Vérifier que les lamelles d'admission soient en parfait état.

— Vidanger le carburateur, le KS 200 a 2 carburateurs et 2 gicleurs (démonter le gicleur du maxi « Q » fig 25).

— Ôter le bouchon (« K » fig. 13) de la coiffe.

— Laisser le logement moteur bien aéré.

— Laver à l'eau douce le propulseur.

Notice - On peut accéder aisément à l'arbre porte-hélice, à la grille et à l'hélice par le puits d'inspection (fig. 19) dévissant le bouton V et ôtant le couvercle Z.

Remplacement rondelles en zinc

L'Hydrojet est pourvu de 4 rondelles en zinc (voir T. IV fig. 70) qui le protègent de la corrosion électrolytique.

Donc dans les opérations de remplacement il est indispensable, dans le but de réaliser un bon contact électrique, nettoyer avec de la toile d'émeri les surfaces intéressées du contact des rondelles en question.

AVERTISSEMENT

Les rondelles en zinc ne doivent pas être absolument vernies ni protégées avec d'autres substances.

NOTA: On recommande d'employer dans les remplacements susdits, seulement des rondelles Piaggio d'origine, fournies comme rechanges par la Société, car elles sont réalisées avec un type d'alliage qui est particulièrement propre à assurer une efficace protection.

Vernissage avec peinture antivégétative.

Pour éviter les inconvénients dus aux incrustations de larves, microorganismes marins et végétation ma-

Arbre du démarreur: de temps à autre lubrifier avec des gouttes d'huile ESSOLUBE 30 MS (ou Aquaglide Esso; Esso 2-T Motor Oil; Shell Golden Motor Oil; Shell X-100 2-T; Total 2-T) et tourner à la main l'engrenage à roue libre « P » (fig. 14).

Pour faire cela ôter le couvercle AV. « E » (fig. 13) de la boîte des dispositifs d'allumage et couronne de démarrage, dévissant les vis sans les ôter.

Leviers des commandes et articulations: de temps en temps nettoyer et graisser les leviers (y compris ceux du carburateur), les embouts des transmissions, les pivots de la tuyère et du godet AR. (Employer graisse FIAT Zeta 2 ou similaire).

Pistons et culasses: toutes les 200 heures de fonctionnement (ou plus fréquemment, selon les carburants employés qui, dans quelques cas peuvent porter à la formation de durs dépôts carbonés) si on remarque des réductions des performances, décalaminer les têtes des pistons, les culasses et les lumières des cylindres en faisant bien attention à ce que des résidus de carbone ne restent pas dans les cylindres (fig. 1 et 23). Pour effectuer l'opération, débrancher les câbles H. T. des bougies et ôter le raccord entre moteur et silencieux (I-L fig. 18). Retirer la culasse après avoir démonté les boulons avec clé à tube de 13 mm. Examiner et nettoyer les bougies ou

si nécessaire les remplacer (clé à tube de 17÷21 mm. fig. 16). Au remontage de la culasse remplacer le joint préexistant par un autre neuf; serrer les boulons alternativement (en croix) et progressivement.

NOTICE: Pour un montage correct de la culasse s'adresser à une Station-Service.

REMISAGE DE LONGUE DUREE OU HIVERNAGE

Principales mesures à prendre avant de l'immagasinage, indispensables pour une bonne conservation de l'Hydrojet:

- 1) Nettoyage et graissage.
- 2) Remplacement rondelle de zinc.
- 3) Vernissage avec peinture antivégétative.

Nettoyage et graissage.

— Exécuter le nettoyage extérieur de l'Hydrojet à l'eau douce.

— Effectuer les opérations de graissage indiquées dans le chapitre précédent, en introduisant de l'huile à pression dans les puits. Si le groupe hydropropulseur a marché dans l'eau salée agir comme il suit:

— Appliquer dans l'entrée du circuit de refroidissement un tuyau pour l'eau (voir fig. 23). Démarrer le moteur en le faisant tourner à bas régimes: après

quelques secondes ouvrir un petit peu le robinet de l'eau, la pression ne doit pas dépasser 1,5 Kg/cm² et faire marcher le moteur pour quelques minutes jusqu'à faire sortir l'eau de l'échappement (4, fig. 23).

— Introduire de l'huile protectrice anticorrosive ES-SO - RUST - BAN 337 ou similaires, spécifiques pour le remisage de moteurs marins à 2 temps, par le carburateur le moteur étant en marche. Par la suite, arrêter le moteur, démonter les bougies et ajouter de l'huile par ces trous en faisant tourner le moteur.

— Contrôler les cosses de l'installation électrique. les lubrifier avec de la graisse Bosch FT 1 V 26, ou avec de la vaseline pure, et débrancher la batterie: pour la bonne conservation de la batterie la recharger périodiquement.

— Nettoyer la cuvette du décanteur sur la pompe les filtres sur la pompe et sur le carburateur.

— Vérifier que les lamelles d'admission soient en parfait état.

— Vidanger le carburateur, le KS 200 a 2 carburateurs et 2 gicleurs (démonter le gicleur du maxi « Q » fig 25).

— Ôter le bouchon (« K » fig. 13) de la coiffe.

— Laisser le logement moteur bien aéré.

— Laver à l'eau douce le propulseur.

Notice - On peut accéder aisément à l'arbre porte-hélice, à la grille et à l'hélice par le puits d'inspection (fig. 19) dévissant le bouton V et ôtant le couvercle Z.

Remplacement rondelles en zinc

L'Hydrojet est pourvu de 4 rondelles en zinc (voir T. IV fig. 70) qui le protègent de la corrosion électrolytique.

Donc dans les opérations de remplacement il est indispensable, dans le but de réaliser un bon contact électrique, nettoyer avec de la toile d'émeri les surfaces intéressées du contact des rondelles en question.

AVERTISSEMENT

Les rondelles en zinc ne doivent pas être absolument vernies ni protégées avec d'autres substances.

NOTA: On recommande d'employer dans les remplacements susdits, seulement des rondelles Piaggio d'origine, fournies comme rechanges par la Société, car elles sont réalisées avec un type d'alliage qui est particulièrement propre à assurer une efficace protection.

Vernissage avec peinture antivégétative.

Pour éviter les inconvénients dus aux incrustations de larves, microorganismes marins et végétation ma-

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.

présentation

La Société Piaggio en vous exprimant sa satisfaction pour le choix effectué, vous remercie pour la préférence accordée. Le groupe motopropulseur Piaggio - Berkeley, dont dès aujourd'hui vous en êtes possesseur, est un ensemble sûr, très efficace dans lequel la perfection des divers dispositifs est liée à une rigoureuse simplicité de projet.

FELICITATION: vous avez fait un bon choix, le meilleur.

Le groupe Piaggio - Berkeley est une unité propulsive qui se base sur le principe de la réaction provoquée par un jet d'eau éjecté à grande vitesse à poupe de l'embarcation. La consommation est réduite au minimum et l'entretien pratiquement éliminé. Pour garder votre hydropropulseur en parfait état de fonctionnement nous vous conseillons de suivre les instructions contenues dans ce livret.

Cela vous permettra de mieux connaître le groupe susdit en appréciant ses performances et de vous en servir de la manière la plus judicieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	Page 2
Description de l'ensemble	» 5
Caractéristiques et performances	» 12
Données pour l'identification	» 13
Mode d'emploi	» 14
Installation électrique	» 16
Entretien	» 30
Protection pour le remisage de longue durée	» 34
Instructions pour la reprise de l'activité	» 39
Recherche et localisation des inconvénients	» 40
Illustration (tables et tableaux) de la composition du groupe motopropulseur	» 55

description technique

— Moteur

Le moteur marin « Piaggio » réalisé dans les versions « bi-cylindre » de 562 cc. et « tri-cylindre » de 843 cc. est un « 2 temps » refroidi par eau, avec démarrage électrique, capable de faire dégager au jet une poussée de 150 Kg. (le « bi-cylindre ») et 200 Kg. (le « tri-cylindre »).

Toutes les pièces exposées sont en alliages légers pour obtenir la résistance maxi. à la corrosion, ou en acier inoxydable.

Nombreuses sont les solutions techniques employées pour garantir une confiance absolue et sécurité d'emploi, un réduit coût d'usage et un considérable confort de marche. Le vilebrequin, d'une seule pièce forgée en acier de cémentation est supporté par des roulements à rouleaux et à billes. Des cages à aiguilles assurent l'accouplement de la tête et du pied de bielle avec le maneton et l'axe de piston. L'allumage électronique, pour l'absence d'organes mécaniques en mouvement (rupteur etc.) garantit une confiance absolue, des départs immédiats à toutes les températures d'emploi, une complète élimination d'entretien et un réglage parfait de l'avance à l'allumage.

Le système de suspension du moteur, la transmission extrêmement simple au groupe hydropropulseur et tout à fait sans engrenages, limite considérablement les vibrations et les bruits et rend très petit l'encombrement du groupe moteur-jet.

Le carburateur « Dell'Orto » FRD 32/28 monocorps, du type automobile, parfaitement traité contre les agents marins, avec le système d'admission par lamelles, garantit une consommation limitée à tous les régimes de tours. Le système de balayage et de transfert obtenu par trois ouvertures de forme particulière, adopté par la Maison « Piaggio », améliore le rendement volumétrique du moteur, les caractéristiques de puissance et réduit les consommations. Le refroidissement par circulation d'eau emploie la même pression produite par l'hélice de l'hydrojet et il est pourvu de réglage thermostatique pour permettre des faciles départs à froid et un réglage continu même pendant le fonctionnement à plein gaz. Aussi la tuyauterie d'échappement et les silencieux sont refroidis par eau de façon que dans tout le groupe il n'y ait pas de « points chauds ».

La circulation d'eau est garantie même dans le cas de pannes au système de contrôle de la température (thermostat). L'étanchéification absolue des parties vitales du moteur en permet le fonctionnement même en cas de noyage partiel de la place dans laquelle le moteur est logé.